**Stellungnahme**

**Vernehmlassung Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität**

Stellungnehmer:

Ort und Datum:

Die Stellungnahme ist in elektronischer Form bis am Freitag 3. Mai 2019 an folgende Email-Adresse einzureichen:

Stadt Baden Entwicklungsplanung, Maria Benito, [maria.benito@baden.ch](mailto:maria.benito@baden.ch)

**Stellungnahme**

|  |  |
| --- | --- |
| **Reglement für eine nach nachhaltige städtische Mobilität** | **Stellungnahme** |
| §1 Abs. 1 Der Begriff Mobilität bezeichnet das Bedürfnis des Menschen nach einer Raumveränderung, also den Wunsch, sich an einen anderen Ort zu begeben. |  |
| §1 Abs. 2 Die Mobilität ist für das gesamte Stadtgebiet als Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsort von zentraler Bedeutung und wirkt sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf die Wirtschaft und die Umwelt aus. Sie bestimmt massgeblich das Zusammenleben der Menschen in der Stadt, unabhängig davon, ob sie sich in Baden dauernd oder nur vorübergehend aufhalten. |  |
| §1 Abs. 3 Träger der Mobilität sind Verkehrssysteme, die ihrerseits Teil eines übergeordneten Gesamtsystems sind. Für Verkehrssysteme steht im städtischen Raum ein begrenzter Raum zur Verfügung. Sie sind im Kontext verschiedener gleichrangiger und zum Teil gegensätzlicher Nutzungsansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln. |  |
| §1 Abs. 4 Das vorliegende Reglement zeigt auf, wie die Stadt Baden mit Fragen zur Mobilität auf strategischer Ebene umgeht. Die unterschiedlichen Bedürfnisse und Zuständigkeiten der Akteure sind dabei genauso zu berücksichtigen wie die gesetzlichen und planerischen Grundlagen. |  |
| §1 Abs. 5 Die Stadt handelt im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt dieses Reglement gegenüber Regionalverbände, Kanton und Bund. |  |
| §2 Abs. 1 Das Gesamtverkehrssystem setzt sich aus den Verkehrsarten Fussverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr zusammen. |  |
| §2 Abs. 2 Bei der Planung der einzelnen Verkehrsarten ist der Koexistenz und der sinnvollen Ergänzung der einzelnen Verkehrsarten besondere Beachtung zu schenken. In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige Verkehrsformen wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Radverkehr einen grossen Teil des Gesamtverkehrs. |  |
| §2 Abs. 3 Die verschiedenen Nutzungsansprüche, die an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität und beeinflussen damit die zulässige Gesamtmobilität. |  |
| §2 Abs. 4 Die nachfolgenden Bestimmungen legen die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten fest. Sie orientiert sich an einer nachhaltigen Gesamtverkehrsentwicklung. |  |
| §3 Abs. 1 Die Stadt fördert einen flächendeckenden, pünktlichen öffentlichen Verkehr. |  |
| §3 Abs. 2 Die Stadt setzt sich für attraktive Transportketten sowie eine höchstmögliche zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr ein. |  |
| §3 Abs. 3 Der öffentliche Verkehr wird gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums konsequent priorisiert. |  |
| §4 Abs. 1 Die Stadt fördert das Velofahren sowohl für den Alltag als auch für die Freizeit. |  |
| §4 Abs. 2 Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussweg- und Radwegnetz. |  |
| §4 Abs. 3 Private und öffentliche Abstellanlagen für Fahrräder sind gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden. Die Stadt stellt sicher, dass ausreichend gedeckte Veloabstellplätze, insbesondere bei publikumsintensiven Nutzungen wie beim Bahnhof, bei wichtigen Bushaltestellen und in der Innenstadt, nach Massgabe der Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden zur Verfügung gestellt werden. |  |
| §4 Abs. 4 Die Sicherheit ist für alle, die zu Fuss und mit dem Fahrrad unterwegs sind, gewährleistet. Schwächere Verkehrsteilnehmende werden durch besondere Massnahmen geschützt. |  |
| §5 Abs. 1 Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fussverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Quartiererschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Radverkehrs. |  |
| §5 Abs. 2 Die Stadt soll darauf hinwirken, dass der Durchgangsverkehr vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahrungsstrassen übernommen wird. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten. |  |
| §5 Abs. 3 Auf dem kommunalen Strassennetz abseits der Hauptachsen werden verkehrsberuhigte Zonen eingeführt. Der Strassenraum auf kommunalen Hauptachsen wird nach Möglichkeit durch verkehrsberuhigende Massnahmen aufgewertet. |  |
| §5 Abs. 4 Das kommunale Verkehrsnetz wird so entwickelt und betrieben, dass die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr entlastet werden. |  |
| §6 Abs. 1 Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs eine entscheidende Rolle und beeinflusst dadurch den Modalsplit massgeblich. Über die Zahl der Parkplätze und deren Bewirtschaftung kann die entsprechende Verkehrserzeugung gesteuert werden. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu ent-lasten. |  |
| §6 Abs. 2 Der durch private Liegenschaften verursachte Verkehr wird durch die Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden (§ 61 Begrenzung, Bewirtschaftung und Anordnung von Parkfeldern) im Baubewilligungsverfahren gesteuert. |  |
| §7 Abs. 1 Die Stadt ergreift Massnahmen, um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr auf dem Stadtgebiet bis 2028 um 10% zu reduzieren (gestützt auf Statistik Aargau, Mikrozensus). |  |
| §7 Abs. 2 Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht. |  |
| §7 Abs. 3 Die Stadt achtet bei der Umsetzung darauf, dass der gesamte gewerbsmässige Verkehr nicht behindert wird. |  |
| §8 Der Stadtrat legt dem Einwohnerrat jährlich Rechenschaft über die Umsetzung der Massnahmen im Geschäftsbericht ab. |  |